

## Los constructores del ferrocarril Toluca-San Juan de las Huertas, 1883-1906

*The Builders of the Railway Toluca-San Juan de las Huertas, 1883-1906*

NANCY FLORES-ARRIAGA\*

**Resumen:** Hacia la segunda mitad del siglo XIX empezaron a surgir empresarios-hacendados-industriales, mexicanos y extranjeros, que no sólo consideraron la inversión en tecnología como la mejor manera de incrementar y mejorar la producción de sus haciendas y negocios, sino que también se interesaron por diversificar la inversión de su capital en empresas que cubrían prácticamente todas las actividades económicas: comercio, agricultura, industria, finanzas y servicios.

Los hermanos Henkel fueron parte de este grupo de empresarios que se preocuparon por mejorar sus explotaciones agrícolas y mercantilizar lo que en ellas se producía. Para lograr lo anterior, invirtieron en la construcción de líneas ferroviarias que les permitieron no sólo transportar maquinaria novedosa para mejorar sus explotaciones agrarias, sino también ampliar el radio de comercialización de sus productos, al igual que el de la producción generada en la ciudad de Toluca y municipios aledaños; es decir, la inversión que hicieron en ferrocarriles favoreció la conversión de mercados locales en uno regional que anteriormente estaba fragmentado por los altos costos de transporte de los medios pre-ferroviarios.

**Palabras clave:** Mercado, Producción, Empresarios, Tecnología, Costos de transporte

**Abstract:** Towards the second half of the nineteenth century began to emerge-business-industrial landowners, Mexican and foreign, who not only saw the technology investment as the best way to increase and / or improve the production of their farms and businesses, but also were interested in diversifying their capital investment in companies covering almost all the economic activities: trade, agriculture, industry, finance and services.

Henkel's brothers were part of this group of entrepreneurs who were concerned about improving their farms and commodify what was produced in them. To achieve this, they invested in the construction of railway lines that allowed them to not only carry new machinery to improve their farms, but also expand the scope of marketing of their products as well as the production generated in Toluca city and surrounding municipalities. This means that the investment they made in railroads favored the conversion of local markets into a regional one that was previously fragmented because of the high transportation costs of pre-rail means.

**Keywords:** Entrepreneurs, Production, Technology, Market, Transportation Costs

\* Universidad Autónoma del Estado de México, México, nfarriaga@yahoo.com.mx

## Introducción

Desde mediados del siglo pasado la historiografía relacionada con los hombres de negocios del siglo XIX ha puesto mayor interés en dar a conocer el espíritu empresarial que llevó a muchos de ellos a transformar el medio natural y social en que actuaban. Gracias a estas investigaciones la concepción que se tenía anteriormente de los hacendados como hombres feudales, con todo lo que esta palabra implica, ha quedado atrás; en su lugar, términos como: astucia, ingenio, inteligencia, ambición, sentido de la oportunidad, espíritu de innovación, entre otros, han sido rasgos con los cuales Werner Sombart y Joseph A. Schumpeter caracterizaron a aquellos hombres que se preocuparon en alcanzar una bonanza económica permanente, más que un prestigio social.

La rama de la historia económica que se dedica al estudio de tales individuos es la llamada historia empresarial, la cual, según la teoría schumpeteriana, “centra su atención en el análisis histórico del desempeño y efecto de ciertos empresarios innovadores individuales o de ciertos grupos de empresarios de vanguardia” (Carlos Marichal, 1997: 9-10).

Sobre este tipo de historia María Eugenia Romero Ibarra señala que:

los primeros estudios sobre las empresas y la actividad empresarial en su perspectiva histórica se remontan a la tercera década del siglo XIX, 1825 aproximadamente, y están representados por los integrantes de la llamada escuela histórica de economía, encabezada por Friedrich Litz, en la aún desintegrada Alemania, y por sus continuadores de la nueva escuela histórica, entre los cuales en este sentido destaca la obra de Gustav Friedrich von Schmoller, el cual incursionó en el estudio de las empresas locales y su desarrollo histórico, tratando con profundidad el proceso de cambio en la organización empresarial (Romero Ibarra, 1999: 9).

Por lo que se refiere a nuestro país, Mario Cerutti dice que a partir de los años setenta, pero sobre todo en los ochenta del siglo pasado, las investigaciones en torno al origen, desenvolvimiento y actividad de empresarios, comerciantes y financieros mexicanos y extranjeros se han incrementado.

Desde 1981, cuando fue publicada la obra de Ciro Cardoso, *Formación y desarrollo de la burguesía en México, Siglo XIX*, considerada como pionera de la historia empresarial mexicana, hasta la fecha ha surgido una extensa bibliografía en diversas entidades de nuestro país que, bajo distintas líneas temáticas de investigación, han puesto su interés en el estudio

del surgimiento y la diversidad de los usos de sus fortunas que hicieron aquellos hombres conceptualizados actualmente como grupos de poder, grupos empresariales, grupos de elite o como miembros de la burguesía o de la oligarquía.

Autores como Mario Cerutti (1992, 1996, 2000 y 2006), Carlos Marichal (1997), María Eugenia Romero Ibarra (1996, 1998a, 1998b y 1999), Graziella Altamirano (1997 y 2000), Haber H. Stephen (1992), Sandra Kuntz Ficker (1995), Laura Pérez Rosales (2003), María Guadalupe Rodríguez López (2005), David W. Walker (1991), Mario Trujillo Bolio (2003), Paolo Riguzzi (2006) y Alfredo Purelas (2010) son sólo un ejemplo de los investigadores dedicados a esta rama de la historia económica en nuestro país.

Según la opinión de la mayor parte de los autores arriba mencionados, el incremento en los estudios sobre los aspectos económicos de una región permitió, a su vez, que los estudios sobre empresarios aumentaran en la medida en que las investigaciones referidas a las actividades económicas y a sus protagonistas hacían referencia a la actividad económica de los propios empresarios.

De acuerdo con Cerutti, Puebla, Mérida, Guadalajara, Monterrey, Hermosillo, Jalapa, Durango, Morelia y Ciudad Juárez, son las localidades en donde la investigación regional se centró en estudiar la economía del siglo XIX y a los actores que la comandaban (Cerutti, 1996: 212).

Sin embargo, en la zona norte de nuestro país se ha dado el mayor número de investigaciones en torno a la historia empresarial, hecho que quizá se deba a una mayor disposición de los descendientes de los antiguos empresarios nortños del siglo XIX por ofrecer a los historiadores de esta región la oportunidad y el privilegio de consultar los archivos particulares de sus ascendientes, fuentes sin duda fundamentales para la investigación de la historia empresarial.

La diversidad temática de este tipo de historia comprende desde los casos sobre haciendas, que son los menos, pasando por la actividad comercial, minera, agrícola, usurera, textilera, azucarera, industrial, de transporte e incluso de comportamientos, estrategias, formas de vivir, relacionarse y asociarse que tenían los grupos empresariales (Rodríguez López, 2005:9).

En este tipo de historiografía empresarial ha proliferado, sobre todo, aquella que se refiere al grupo de inversión extranjero de la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX. Destaca en primer lugar el de los españoles como el grupo que más se ha estudiado, le siguen los estadounidenses, los franceses y los alemanes (Gamboa Ojeda, 2005: 321).

Sobre el éxito empresarial y la buena fortuna de muchos de los empresarios autóctonos y foráneos se han dado distintas explicaciones. Para César Navarro Gallegos, tanto el éxito como la buena fortuna de este grupo de empresarios no pueden ser cabalmente dimensionados sin la concurrencia y soporte brindado en forma generosa y permanente por el Estado mexicano, pues, según la visión de este autor:

la actividad empresarial del capital privado, tanto en el pasado como en el presente, ha cabalgado sobre el lomo de las políticas de privilegios y concesiones económicas pactadas con el poder público para la protección de su acumulación y su ganancia, pues, seguramente, sin el vasto entramado de relaciones políticas y la confluencia de intereses económicos establecidos al interior del mismo grupo de empresarios y los distintos grupos gobernantes, no se podría explicar la actuación que tuvieron los empresarios mexicanos y extranjeros de finales del siglo XIX y principios del XX (Navarro Gallegos, 2005: 211-212).

Sobre el mismo tema, Riguzzi (2006: 3-16) considera que el esplendor económico y político de muchos de estos empresarios fue obtenido no por adoptar una cultura empresarial moderna, sino porque las instituciones de su época —legislaciones económicas y políticas, así como el mismo Estado— eran incipientes, débiles, confusas y heterogéneas para regular adecuadamente la actividad económica de estos hombres, quienes respondían esencialmente a los incentivos y constreñimientos fijados por el entorno institucional; es decir, que su forma de actuación no era responsabilidad de ellos, sino del diseño institucional de la época.

Por lo que se refiere a las investigaciones hechas en torno a la historia empresarial de la ciudad de Toluca, de fines del siglo XIX y principios del XX, son escasos los trabajos que abordan al empresariado radicado en la capital mexiquense desde las perspectivas antes mencionadas; se puede decir que el estudio de María Eugenia Romero Ibarra, sobre el empresario y político Manuel Medina, es el que mejor ha analizado la actividad económica y política de un empresario moderno desde la perspectiva de la historia empresarial. Margarita García Luna (1981 y 1998) y Fernando Díaz (2000) son otros autores que han trabajado estos temas de la ciudad de Toluca.

Por tanto, el objetivo del presente trabajo es exponer parte de la actividad económica de los hermanos Henkel en la ciudad de Toluca, a finales del siglo XIX y principios del XX, y es que, si bien se tiene noticia del poder económico y político que tuvo la familia Henkel durante el periodo del gobernador porfirista José Vicente Villada (1889-1904),

es poco lo que se conoce sobre las diversas compañías, familiares y por acciones en que participaron: Sociedad Agrícola Viuda de Henkel e Hijos, Sociedad Agrícola y Mercantil Henkel Hermanos, el Molino La Unión, S.A., Compañía de Luz y Fuerza Eléctrica de Toluca, S.A., el Banco del Estado de México, S.A. y el Ferrocarril Toluca-Tenango y San Juan de las Huertas.

En las siguientes páginas se expondrá sólo la formación de una éstas: la compañía ferroviaria Toluca-San Juan de las Huertas. Se verá, por una parte, cómo en dicha línea se refleja una práctica común del gobierno porfirista ante la escasez de construcción de líneas férreas: dar concesiones<sup>1</sup> a toda persona o grupo de personas que lo solicitaran sin verificar si realmente eran capaces de construir ferrocarriles o no.<sup>2</sup>

Por otro lado, se tratará de demostrar que a pesar de que dicha línea nació bajo condiciones económicas precarias, los hermanos Henkel lograron hacerla una empresa exitosa, pues en un periodo no mayor de veinticinco años, en que pasó de ser una compañía familiar a una de acciones, recuperaron la inversión que hicieron en su construcción y explotación.

Esto fue posible gracias a las prácticas monopólicas de los Henkel, pues mientras su línea férrea estuvo en operación, no permitieron el establecimiento de otras líneas férreas cercanas a las suyas; fuera de la conexión que la línea Toluca-San Juan de las Huertas mantenía con la hacienda La Huerta y con el Molino La Unión, no cruzó, ni mucho menos permitió, ramales que la comunicaran con otras áreas y haciendas con una importante producción agrícola, como la de la hacienda La Huerta. Por esta razón, las haciendas que decidían usar los servicios de carga ofrecidos por este tren tuvieron que hacer uso de medios preferroviarios, como las carretas o las recuas de mulas para transportar sus productos a las estaciones de este ferrocarril, en aras de embarcar la carga hacia lugares más lejanos o fuera de la ciudad de Toluca.

Tal situación provocaba, simplemente, que los propietarios de otras haciendas agrícolas estuvieran en desventaja económica frente a la familia Henkel, pues tenían que destinar un porcentaje mayor de dinero para cubrir el costo total del transporte de sus productos a través de este ferrocarril.

<sup>1</sup> La concesión, era el instrumento jurídico con el cual se autorizaba a una empresa o particular a construir un ferrocarril, a través de un contrato con el Ejecutivo y la aprobación del Congreso (Paolo Riguzzi, 1996: 75).

<sup>2</sup> La mayoría de estas concesiones fueron asignadas a políticos locales, abogados u hombres de negocios, tratándose, en muchos casos, de "personas o empresas sin dinero y crédito." Otros más se convirtieron en buscadores de concesiones que las ofrecían a banqueros y a hombres de negocios a cambio de dinero (Riguzzi, 1996: 76-77).

## Antecedentes familiares de los hermanos Henkel

La primera referencia que se tiene sobre un miembro de esta familia en Toluca es la de su fundador, Antonio Henkel. El primer antecedente data del 31 de marzo de 1829, fecha en que Antonio Henkel, junto con Manuel Mertens, ambos originarios de Alemania, celebraron un contrato con don Juan Mariano González Pliego, vecino de la ciudad de Toluca, en el que se comprometieron a hacer una máquina de molino para aceite.

No sabemos la fecha exacta de su ingreso a nuestro país, ni los motivos por los cuales Antonio Henkel vino, no obstante, se puede considerar que Antonio Henkel, artesano de oficio, formó parte de aquellos primeros alemanes que llegaron a México con un escaso capital entre sus manos, pero que gracias a su procedencia social, tecnológicamente más desarrollada que la mexicana, con una mayor especialización en algún oficio, con una educación elemental superior a la mexicana, con conocimientos de una mejor tecnología y con una amistad o vínculos posibles con socios compatriotas del mismo oficio; consiguió aprovechar dichas ventajas para colocarse en un estrato laboral superior al de los artesanos mexicanos radicados en el casco de la ciudad, lugar al que los inmigrantes consideraban como el más redituable.

Se tiene noticia de que alrededor de 1862 Antonio Henkel era propietario de una panadería en un plan de propios y arbitrios para cubrir el presupuesto y gastos de la administración municipal; su muerte, a causa de una neumonía, ocurrió el 15 de diciembre de 1871 en la ciudad de Toluca, cuando tenía 65 años de edad (AHMT, 14/4.3/III/8/1871/5/2/2 Libro de defunciones, número 1231).

Antonio Henkel tuvo un único hijo, Arcadio Henkel, quien se casó en 1855 con Francisca Zea González Arratia. Ella era parte de una de las familias notables de la ciudad de Toluca, y por ese matrimonio es que Arcadio Henkel se incorporó a la élite social de la ciudad de Toluca, esto si tenemos en cuenta que su esposa, Francisca Zea, era pariente, quizá sobrina segunda, del destacado federalista José María González Arratia, un personaje que se había distinguido por iniciar lo que se consideraba la modernización de la capital del Estado de México al emprender la construcción de los Portales en 1832, la construcción de tres teatros y del hotel "La Gran Sociedad". Fue director del Instituto Literario de Toluca hacia 1833, así como dueño de la hacienda La Pila, que durante mucho tiempo abasteció de agua a la ciudad, de cuyo ayuntamiento fue síndico en 1830 y alcalde en 1845 y 1852 (Peñaloza, 2000: 110-117).

Por su parte, Arcadio Henkel no era dueño ni heredero de haciendas, sino un joven comerciante con una incipiente fortuna. El ser hijo de un extranjero fue un factor que le

permitió ser aceptado entre la élite toluqueña, esto si se considera que la élite mexicana, en general, tenía un prejuicio favorable sobre los extranjeros, sobre todo por su “pureza racial” y por ser “industriosos” (Von Mentz, 1982: 356-357).

Arcadio Henkel inició su carrera como comerciante en el ramo de las panaderías. Para 1883, de las diez propiedades en que aparece como causante, la mitad estaban relacionadas con el negocio de la molienda y procesamiento de trigo. Hacia esta fecha era ya dueño de la hacienda La Huerta, ubicada en el municipio de Zinacantepec. Se trataba de una hacienda mixta, pues no sólo era productora de trigo, sino que tenía un molino de harina y producía además maíz y cebada.

Al ser dueño de una hacienda productora de trigo y de un molino para la molien-da de ese grano, tanto en Toluca como en Zinacantepec, Arcadio Henkel perteneció a aquellos propietarios de panaderías que no compraban trigo, materia prima considerada como la inversión más costosa requerida en una panadería, sino que él mismo era su propio abastecedor. Contó con panaderías de primera, tercera y cuarta clase que cubrían el consumo o la demanda tanto de la clase pudiente —españoles en su mayoría, para quienes el trigo era base de su alimentación— como de las clase media y baja, lo que refleja el uso que hacía de trigos de alta y mediana calidad.

Al momento de su muerte, en 1884, y gracias a su testamento, se da a conocer la lista de propiedades que Arcadio Henkel poseía; su diversidad y número refleja el poder económico que este personaje llegó a ostentar hasta los 51 años, edad en la que murió.

| Cuerpo de Bienes expuestos en el Testamento de Arcadio Henkel             |  |
|---------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Haciendas</b>                                                          |  |
| Hacienda de la Huerta, Zinacantepec                                       |  |
| <b>Casas</b>                                                              |  |
| Casa en calle de Aldama No. 5                                             |  |
| Casa en la calle de San José del Real, No. 16, Cd. de México              |  |
| Casa en la calle de San Lorenzo No. 10, Cd. de México                     |  |
| Casa en la calle Victoria No. 15, Cd. de México                           |  |
| <b>Terrenos</b>                                                           |  |
| Un terreno junto a la albacea Cano.                                       |  |
| <b>Panaderías</b>                                                         |  |
| Una en la calle Aldama, Toluca.                                           |  |
| Una en la calle primera de San Juan No. 13, Cd de Méx.                    |  |
| Una en la calle de San Lorenzo No. 10, Cd de Méx.                         |  |
| <b>Molinos</b>                                                            |  |
| Molino de vapor de aceites, 4a. Calle de la Tenería                       |  |
| <b>Ferrocarriles</b>                                                      |  |
| Tres acciones de los tranvías de esta ciudad                              |  |
| Acciones y derechos para explotar el FFCC Toluca- San Juan de las Huertas |  |

Fuente: AGNIT, Notario Eulalio Díaz González, escritura 297, libro 3, 25 de noviembre de 1884, fojas 34vta-35fte.

Cuando Arcadio Henkel murió en noviembre de 1884, tenía cinco hijos: Alberto, Aurelia, Eduardo, Adolfo y Luz Henkel, quienes a mediados de 1885 decidieron, junto con su madre Francisca Zea, crear una sociedad mercantil y agrícola a la que denominaron Viuda de Henkel e Hijos, con el propósito de administrar el haber hereditario de su padre. En ese momento el capital de la Sociedad era de \$286,508.96.

En 1889 murió Francisca Zea, pero hasta 1892 los hermanos, con la excepción de Aurelia Henkel y ya con la debida repartición de los bienes heredados de su madre, determinaron cambiar la razón social de su sociedad, que pasó a llamarse Hermanos Henkel. Para ese año el capital social registrado fue de \$299,526.14. Para 1906, año en que se renovó esa misma sociedad, y habiéndose separado de ella las dos hermanas, el capital social reportado por los tres hermanos Henkel ascendía a la cantidad de \$503,333.79.

## Formación de la línea férrea Toluca-San Juan de las Huertas

Dentro de los bienes familiares heredados por la muerte de Arcadio Henkel en 1884 aparecen sus acciones y derechos sobre la compañía del ferrocarril Toluca-San Juan de las Huertas, que años más tarde pertenecería exclusivamente a la familia Henkel.

La concesión de la línea Toluca-San Juan de las Huertas data de 1883, año en que el político Agustín del Río<sup>3</sup> la consiguió para construir un ferrocarril de vía angosta (0.914 mms) entre Toluca y el Pueblo de San Juan de las Huertas con ramales a Temascaltepec, Sultepec y Villa del Valle, hoy Valle de Bravo.

Unos meses después de que Agustín del Río contó con dicha concesión, en la que había pedido como subvención \$3,500.00 por cada kilómetro de vía que se construyera, procedió a asociarse con el comerciante Arcadio Henkel y con el abogado Eduardo Viñas para explotarla, siendo su gerente el señor Agustín del Río y administradores los señores Viñas y Henkel, todos sin retribución alguna por sus trabajos.

A dicha línea se le denominó Compañía Limitada del Ferrocarril de Toluca a San Juan de las Huertas con ramales a Temascaltepec, Sultepec y Villa del Valle (AGN, SCOP, exp. 69/15-I/ f. 3f). Quedó constituida como una sociedad en comandita en donde se

<sup>3</sup> Agustín del Río señalaba que la construcción de este ferrocarril haría posible ampliar el comercio con los estados colindantes con el Estado de México. Al conectar Toluca con el pueblo de San Juan de las Huertas, se transportarían los frutos de tierra caliente y los productos de los distritos mineros que se hallaban por aquellos puntos. Esta vía a su vez se entroncaría con el camino férreo de México a Toluca perteneciente a la Empresa Sullivan (AGN, SCOP, exp. 69/11-I/ fs.1-6).

emitieron 900 acciones de cien pesos cada una, divididas en partes iguales entre los socios accionistas; su capital social inicial fue de \$90,000.00. Se manifestó que el efectivo necesario para iniciar los trabajos, la fianza de \$3,000.00 que se tenía que entregar a la Tesorería General de la federación para garantizar la existencia y validez de ese contrato, tal y como se indicaba en el artículo 52 de éste, y todo lo demás que se requiriera para llevar adelante la empresa, sería ministrado por mitad entre los señores Henkel y Viñas, a quienes se les abonaría el 9% anual de rédito sobre las cantidades que aportaran, garantizándoles su reembolso con la hipoteca especial y señalada de los inmuebles, así como los derechos reales de la compañía y con las obligaciones de los demás bienes que a ésta pertenecieran (AGN, SCOP, exp. 69/15-I/ fs. 3v-4f; AGN, SCOP, exp. 69/9-I/f. 1).

El señor Henkel, por su parte, además del efectivo que se obligaba a administrar, concedía, reservándose la propiedad, el uso de una parte del terreno que en sus posiciones rústicas debía ocupar la vía, según los trazos que hiciera el ingeniero de la Compañía. Igualmente, concedía el uso de terreno necesario de la Hacienda de la Huerta para el establecimiento del depósito, macheros y demás oficinas de la empresa. Indicaba, sin embargo, que si los terrenos dejaban de ser usados por la empresa, ya fuera porque la vía férrea cambiara su ruta, se quitara o por cualquier otro motivo, cesaría el derecho de uso que concedía a dicha línea férrea.

Por lo que toca al señor Viñas, se manifestaba que además del efectivo con que contribuía y los servicios que proporcionaría como socio administrativo, prestaría igualmente los de su profesión como abogado en todos los negocios relativos a la empresa sin retribución de ninguna especie.

La compañía funcionó bajo estas condiciones hasta 1885, año en que el ferrocarril de Toluca a San Juan de las Huertas experimentó su primer cambio debido al fallecimiento del señor Arcadio Henkel, el 28 de noviembre de 1884. Este hecho condujo a que los derechos y acciones que representaba el señor Arcadio Henkel en esa compañía pasaran a sus herederos, la señora Francisca Zea y sus hijos Alberto, Eduardo, Adolfo, Aurelia y Luz Henkel.

En marzo de 1889, la familia Henkel, a través de su sociedad mercantil y agrícola familiar denominada "Viuda de Henkel e hijos", compró en \$65,000.00 todos los derechos de los dos socios fundadores sobrevivientes, con lo que se convirtió en la única dueña de la línea Toluca- San Juan de las Huertas.

Lo anterior parece comprobar lo que se mencionaba en un primer momento acerca de que algunos políticos, en este caso Agustín del Río, sólo obtenían la concesión para después venderla a otros que sí podían construir la vía; los escasos 16 kilómetros de ex-

tensión que cubría esta pequeña línea tardaron ocho años en construirse, de 1884-1891, línea que sólo llegó al pueblo de San Juan de las Huertas y no a Temascaltepec, Sultepec y Villa del Valle, como esta compañía decía estar dispuesta a construir en la concesión de 1883.<sup>4</sup>

El que no se construyeran dichos ramales se debió, muy probablemente, a los altos costos de inversión que demandaba su establecimiento. Al respecto, baste señalar que los gastos de construcción para dicho ferrocarril corrieron por cuenta de la familia Henkel, pues hasta 1889, fecha en que se tenían construidos 12 de los 15,721 kilómetros de la extensión total de línea, esta compañía no había recibido cantidad alguna por la subvención acordada de \$3,500.00 por kilómetro construido que había pedido la compañía y que se señalaba en el artículo 19 del contrato de dicha empresa en 1883. Lo anterior obligó a la compañía a pedir tres prórrogas en 1886, 1887 y 1889 para la entrega total de la construcción de esta línea. En la segunda prórroga, la de 1887, la Secretaría de Fomento les hacía saber que se las concedía con la condición de que dentro de un plazo perentorio establecieran la tracción por vapor, cesando en consecuencia la tracción *de sangre* o con animales (AGN, SCOP, exp. 69/3-I/fs. 20f-22f.).

En la tercera prórroga, la de 1889, esta Compañía argumentaba que, no obstante los esfuerzos que había hecho para cumplir con el compromiso, no lo pudo conseguir en virtud de los fuertes desembolsos que tuvo que erogar al sustituir la tracción animal por la de vapor, cuyo cambio había requerido numerosas reparaciones, modificaciones y cambios en la vía, así como la sustitución y el aumento de material rodante (AGN, SCOP, exp. 69/5-I/ f. Iv.).

En 1891 esta compañía terminó la línea férrea completa, por lo que la Secretaría de Fomento hizo el reconocimiento formal del último tramo, el cual abarcaba un total de tres kilómetros, 721 metros. (AGN, SCOP, exp. 69/21-I/ f.Iv-2f.). En ese mismo año la Sociedad Viuda de Henkel e Hijos solicitó a esa misma Secretaría que se les cubriera la subvención de \$13,023.50 correspondientes a los tres kilómetros, 721 metros que recién habían entregado. Manifestaban que sólo habían recibido de la Tesorería General

<sup>4</sup> La línea estaba compuesta de tres secciones: la primera de Toluca a Zinacantepec, cuya longitud era de ocho kilómetros, 600 metros, principiaba en la calle primera de Tenería —hoy calle Lerdo de Tejada— en la ciudad de Toluca y pasaba por el costado sur de la plaza de Zinacantepec; el segundo tramo iba de Zinacantepec a la hacienda de La Huerta, con una longitud de cuatro kilómetros, 150 metros. La tercera sección, de dos kilómetros, 971 metros de longitud, iba de la hacienda de La Huerta al pueblo de San Juan de las Huertas. Había estaciones en Toluca, Zinacantepec, La Huerta y San Juan de las Huertas (AGN, SCOP, exp. 69/22-I/ fs. 6f-6v.).

la cantidad de \$41,834.90 por los 12 primeros kilómetros construidos y puestos en explotación.

La Tesorería General del gobierno entregó por los 12 primeros kilómetros construidos y puestos en explotación la cantidad de \$41,834.90. De esa cantidad se recibieron \$5,015.07 en mayo de 1887; \$18,900.00 en noviembre de 1889; \$7,221.98 en diciembre de ese mismo año; \$2,000.00 en marzo de 1890; \$4,322.46 en noviembre de 1890 y, en diciembre del mismo año, \$4,375.39 (AGN, SCOP, exp. 69/ 15-I/ fs.13v 14f, 38f, 39v, 40f, 45f, 46v, 47f); (AGN, SCOP, exp. 69/16-I/ fs.14f.).

El pago de los kilómetros 13, 14, 15 y 721 metros, se llevó a cabo una vez que la Secretaría de Fomento aprobó como permanentes las estaciones y edificios que hasta ese momento consideraba como temporales (AGN, SCOP, exp. 69/22-I/ f. 17v.).

El pago fue cubierto entre los meses de febrero y junio de 1893. Se entregaron \$2,750.00, en semanarios de \$100.00, como parte de los \$13,023.50 correspondientes a los kilómetros faltantes del total de la vía, lo que dejó \$10,273.50 todavía por pagar (AGN, SCOP, exp. 69/21-I/f.6f.).

En septiembre de 1894 se pagaron \$1,000.00 y en diciembre del mismo año, por el saldo de \$9,273.50, se pagaron \$500.00 en efectivo. Los \$8,773.50 restantes quedaron liquidados en septiembre de ese mismo año.

De la suma de estas cantidades resulta un saldo total de \$54,858.40 que se pagó como subvención total por este ferrocarril. Haciendo los cálculos correspondientes, resulta que el pago por kilómetro construido fue de \$3,489.50 y no de \$3,500 como originalmente se pedía (AGN, SCOP, exp. 69/16-I/ f.14v.).

Aparte de la línea Toluca-San Juan de las Huertas, los hermanos Henkel eran concesionarios de otras dos líneas: la que iba de Toluca a Tenango, cuya concesión databa de 1891, y la que iba de este último lugar a Santa María Atlatlahuca, concesionada en 1902. Ambas eran administradas de manera independiente por los hermanos.<sup>5</sup>

Para 1906, la Sociedad Hermanos Henkel decidió reunir en una sola empresa las tres líneas férreas de las que eran concesionarios. Esta nueva compañía se denominó Ferrocarriles de Toluca a Tenango y San Juan S.A. (AGN, SCOP, exp. 69/16-I/ f. 92f.).

<sup>5</sup> La línea Toluca-Tenango que, cabe decir, incluía a la pequeña línea Tenango-Santa María Atlatlahuca, hacía un recorrido a través de cinco municipios, localizado el más lejano de ellos a 30 kilómetros de la ciudad de Toluca: el primer tramo de esta línea iba de Toluca a Metepec, con una extensión de seis kilómetros, 527 metros; el tramo de Metepec a Mexicalzingo alcanzaba los cinco kilómetros, 500 metros; el tramo de Mexicalcingo a Calimaya medía cinco kilómetros, 200 metros; el tramo de Calimaya a Tenango, siete kilómetros y, por último, el tramo de Tenango a Atlatlahuca tenía una extensión de cinco kilómetros, 250 metros (AGN, SCOP, exp. 69/22-I/ f. 9f.).

Alberto, Eduardo y Adolfo Henkel ocuparon siempre el cargo de miembros del Consejo de Administración y/o del Consejo Consultivo de la compañía, cargo que exigía como requisito el ser dueño de por lo menos 50 acciones a su nombre; es decir, fueron siempre los socios accionistas mayoritarios. Esto llevó a que fueran ellos los únicos socios que tenían la libertad de disponer y ocultar la información en torno a los balances económicos de dichas empresas; también eran quienes proponían la cantidad de dividendos para cada socio, el nombramiento y destitución de empleados, el nombramiento de apoderados generales o especiales, etcétera.

Al hacer la fusión se hizo el inventario y valorización general de los bienes de cada línea. La Toluca-San Juan tenía un valor líquido de \$251,477.13; el monto de las acciones emitidas por este ferrocarril fue de \$251,500, representado por 2,515 acciones de \$100.00. Por lo que respecta a la valorización general de la línea Toluca-Tenango, con 40 kilómetros de longitud, resultó con un valor líquido de \$670,522.61. El monto de las acciones emitidas por este ferrocarril fue de \$670,500.00 representado por 6,705 acciones de a \$100.00 cada una.

Por último, según la valorización de la línea Tenango-Santa María Atlatlahuca, ésta resultó con un valor líquido de \$78,453.12. El monto de las acciones emitidas por dicho ferrocarril fue de \$78,000.00, representado por 780 acciones de a \$100.00 cada una. Cabe decir que, según el informe de 1908, la línea Tenango-Santa María Atlatlahuca se construyó sin subvención federal ni del Estado, siendo este tramo la continuación del de Toluca a Tenango (AGN, SCOP, exp.69/16-I/fs. 62-63, 97-99, 115.). En conjunto, los tres ferrocarriles constituidos registraban un valor total de \$1,000,452.86 (AGN, SCOP, exp.69/16-I/f.92v.).

La cifra del capital social que integró a esta nueva sociedad anónima muestra, por otro lado y según nuestra opinión, la prosperidad económica que hasta 1906 había tenido la explotación de estas líneas férreas construidas por los hermanos Henkel, pues para ese año se puede decir que éstos ya habían recuperado el dinero invertido en la construcción de sus dos líneas ferroviarias: Toluca-Tenango-Atlatlahuca y Toluca-San Juan de las Huertas.

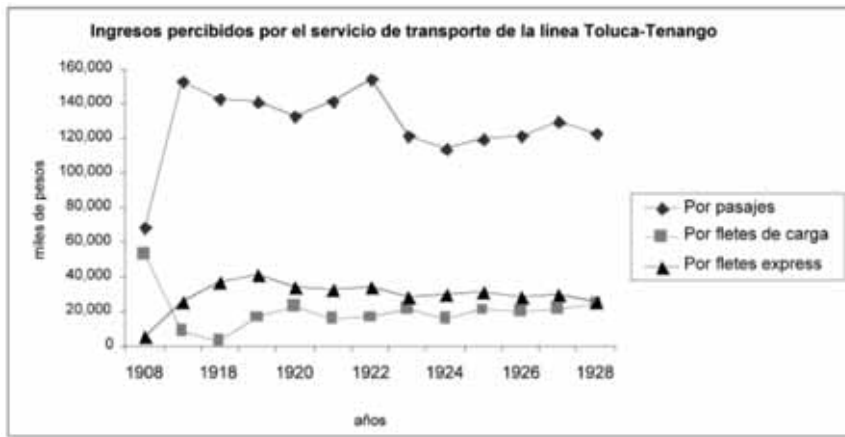
Esas líneas, dicho sea de paso, comprueban lo que señala Coatsworth (1984:18) acerca de que el impacto de la construcción ferroviaria en México se redujo a los denominados por él como eslabonamientos hacia adelante, en el sentido de que dicha construcción proporcionó un insumo necesario, en este caso transporte, a otras unidades económicas.

En el caso de las líneas Toluca-Tenango-Atlatlahuca y Toluca-San Juan de las Huertas funcionaron más como transporte de pasajeros que como transporte de carga, como se puede ver en las gráficas 1 y 2.

Dentro de la carga transportada fueron los productos forestales —madera, leña y carbón vegetal— los que mayor número de toneladas transportadas registraron entre 1902 y 1918 con 89,218.6; le siguieron los productos agrícolas —maíz, paja, pulque, cebada, harina y otros productos de molinos, frutas y legumbres, heno y paja, semillas, tabaco y trigo— con 29,098.3 toneladas; los productos minerales —piedra mineral, piedra de construcción, ladrillos, cal, arena, cemento, sal, carbón de piedra o coke, petróleo y aceites minerales— con 24,678.4 toneladas; los productos industriales —cerveza, maquinaria y artefactos de hierro fundido, explosivos, ferretería mercería, lencería y calzado, muebles y menaje de casa y artículos diversos— con 6,372.5 toneladas, siendo los pecuarios —lana, pieles y cueros, manteca, sebo y grasas, cerdos, ganado vacuno, porcino, lanar y de pelo, leche y sus derivados— y la miscelánea —abarrotes, cristal, loza, y artefactos de barro, drogas y productos químicos, jabón y vinos y licores— los productos con menor número de toneladas transportadas, con 925.5 y 622.8 toneladas, respectivamente.



(Gráfica 1). Fuente: AGN, SCOP, exp. 135/28-I/f.24



(Gráfica 2). Fuente: AGN, SCOP, exp. 135/28-I/f.23

Finalmente, por lo que se refiere al costo de la vía y demás estructuras de las líneas Toluca-Tenango y Toluca-San Juan se tiene que para 1929 eran los siguientes:

#### COSTO DE VIA Y ESTRUCTURAS HASTA 1929

|                         | FFCC. TENANGO | FFCC. SAN JUAN             |
|-------------------------|---------------|----------------------------|
| Vía permanente          | \$420,401.33  | \$196,665.42               |
| Edificios y Estaciones. | \$109,204.62  | \$7,800.00                 |
| Total                   | \$529,605.95  | \$ 204,465.42 <sup>6</sup> |

<sup>6</sup> En un informe sobre la explotación de la línea Toluca-San Juan se expresaba que hacia 1918 su valor era de \$268,079.85, lo que incluía: la vía permanente, el material rodante, las locomotoras, los edificios y estaciones, los durmientes, el teléfono, los muebles y útiles, el almacén, las herramientas, la caja, los rieles y planchuelas y la madera (AGN, SCOP, 1918, exp. 69, 17, fs.97).

## IMPORTE DEL EQUIPO DE FERROCARRIL TOLUCA-TENANGO Y SAN JUAN

|                     | FFCC. TENANGO | FFCC. SAN JUAN |
|---------------------|---------------|----------------|
| Equipo de Tracción  | \$34,928.42   | \$16,000.00    |
| Equipo de Flete     | \$35,000.00   | \$24,680.00    |
| Equipo de Pasajeros | \$107,180.00  | \$20,800.00    |
| Total               | \$177,708.42  | \$61,480.00    |

Como se puede apreciar, el valor de ambas líneas férreas hasta 1929 era alrededor de \$973,259.79. Es una cantidad que, sin duda, refleja el poder económico que llegaron a desarrollar y a tener los hermanos Henkel dentro de la economía de la ciudad de Toluca y municipios cercanos durante las cuatro décadas en que destacaron, no sólo como políticos, sino también como hacendados-empresarios e industriales.

## Conclusiones

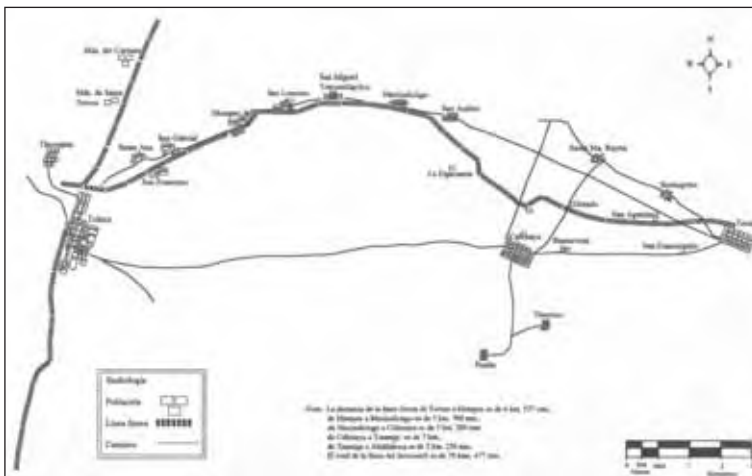
La presencia de estas vías permitió a los Henkel no sólo importar maquinaria pesada, cuyo traslado implicaba riesgos y grandes gastos, sino aumentar las posibilidades de comercialización de mayores cantidades de trigo, maíz, cebada y harina de su hacienda La Huerta, en Zinacantepec, y de su molino de harina La Unión, en Toluca, que hasta entonces estaban orientados al mercado local o regional, hacia mercados más lejanos al estar dichas líneas conectadas con el Ferrocarril Nacional Mexicano.

Fue una línea que, si bien tuvo un radio de influencia corto, permitió también y al igual que muchos ferrocarriles de su época, abaratar los costos de transporte, mejorar las condiciones de traslado y favorecer la ampliación comercial entre poblaciones y municipios antaño relativamente distantes a causa del tiempo que se tenía que invertir para llegar a ellos. En los mapas 1 y 2 se puede ver que la mayoría de los municipios enlazados se encontraban cercanos unos de otros, pues menos de seis kilómetros los separaban.



(Imagen 1. Carta del ferrocarril de Toluca a San Juan de las Huertas).

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, colección Orozco y Berra, México, varilla OYBMEX03, núm. Clasificador 2264-0YB-7251-A, heliografía azul, autor SCOP, medidas 52 x 72 cm.



(Imagen 2. Carta del ferrocarril de Toluca a Tenango).

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra, colección general, México, varilla CGMEX08, núm. clasificador 9651-CGE-7251 heliografía azul, autor SCOP, medidas 46 x 72 cm

## Archivos consultados y siglas

|       |                                                                                                                                                                                        |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AGN   | Archivo General de la Nación                                                                                                                                                           |
| AHMT  | Archivo Histórico Municipal de Toluca.                                                                                                                                                 |
| AGNLT | Archivo General de Notarías, Número 1 de Toluca.                                                                                                                                       |
| AHPST | Archivo de la Parroquia El Sagrario, Diócesis de Toluca, Bautismos de la Cabecera, consultado en AGN, Genealogía, Estado de México, Proyecto ILH, Rollo 3627, Vol. 18, años 1831-1833. |

## Bibliografía

01. Altamirano, Graziella *et al.* (1997), *Grupos de poder económico y elites políticas en México, Una bibliografía comentada, 1770-1940*, México, Instituto Mora.
02. Altamirano, Graziella *et al.* (coord.) (2000), *Prestigio, riqueza y poder. Las elites en México, 1821-1940*, México, Instituto Mora.
03. Altamirano, Graziella *et al.* (2001), "Los Pérez Gavilán. Una familia de la élite porfiriana en Durango", en *Transición*, N° 25, Durango, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez del Estado de Durango.
04. Arias Gómez, María Eugenia (1999), "Un empresario español en México: Delfín Sánchez Ramos (1864-1898)" en Graziella Altamirano Cozzi (coord.), *En la cima del poder. Elites mexicanas, 1830-1930*, México, Instituto Mora.
05. Artis Espriu, Gloria (1994), *Familia, riqueza y poder, un estudio genealógico de la oligarquía novohispana*, México, CIESAS, Colección Miguel Othón Mendizábal.
06. Cerutti, Mario (1992), *Burguesía, capitales e industria en el norte de México, Monterrey y su ámbito regional (1850-1910)*, México, Alianza Editorial-Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León.
07. Cerutti, Mario (1996), "Investigación regional y estudios sobre empresarios en México, 1840-1920, una revisión de lo producido desde 1975" en María Eugenia Romero Ibarra (coord.), *Historia y Economía: un nuevo diálogo*, México, Facultad de Economía- UNAM.
08. Cerutti, Mario (2000), *Propietarios, empresarios y empresa en el norte de México*, México, Siglo XXI.
09. Cerutti, Mario (2006), *Burguesía y capitalismo en Monterrey (1850-1910)*, México, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Nuevo León, Claves Latinoamericanas.
10. Coatsworth, John H. (1984), *El Impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, Ediciones Era.
11. Lucía Martínez Moctezuma (1998), "La compañía agrícola y colonizadora mexicana: proyecto modernizador de un empresario porfirista" en María Eugenia Romero Ibarra y Pablo Serrano Álvarez (coords.), *Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX*. México, Universidad de Colima-UNAM.
12. Gamboa Ojeda, Leticia (2005), "Félix Martino Diez. Un empresario español en el centro de México, 1888-1924" en María Guadalupe Rodríguez López (coord.), *La nostalgia y la Modernidad, empresarios y empresas regionales de México siglos XIX y XX*, Durango, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez del Estado de Durango.
13. Haber H., Stephen, (1992), *Industria y subdesarrollo. La industrialización de México, 1890-1940*, México, Alianza Editorial.
14. Kuntz Ficker, Sandra (1995), *Empresa Extranjera y mercado interno: El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México.
15. Marichal, Carlos (1997), "Avances recientes en la historia de las grandes empresas y su importancia para la historia económica de México" en Carlos Marichal y Mario Cerruti (comps.), *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, México, FCE, Universidad de Nuevo León.

16. Marichal Carlos y Mario Cerutti (comp.) (1997), *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, México, FCE-Universidad de Nuevo León.
17. Ortega Díaz, Fernando (2002), *Empresas y empresarios en el distrito de Toluca*, tesis de licenciatura en Historia, México, Universidad Autónoma del Estado de México.
18. Peñaloza, García, Inocente (2000), *¿Quiénes fueron los Institutenses? Apuntes biográficos de 60 personajes del Instituto Científico y Literario del Estado de México*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México.
19. Pérez Rosales, Laura (2003), *Familia, riqueza y subversión: los Fagoaga novohispanos 1730-1830*, México, Departamento de Historia de la Universidad Iberoamericana-Real Sociedad Bascongada de los amigos del país.
20. Púrela Ornelas, Alfredo (2010), *Empresarios lombardos en Michoacán. La familia Cusi entre el porfiriato y la posrevolución (1884-1938)*, Zamora, El Colegio de Michoacán-Instituto Mora.
21. Riguzzi, Paolo (1995), "Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914", en Carlos Marichal (coord.), *Las Inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930, Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, FCE-El Colegio de México.
22. Riguzzi, Paolo (1996), "Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1910" en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950) del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, El Colegio Mexiquense-UAM.
23. Riguzzi, Paolo (2000), "Empresarios alemanes en Durango" en Graziella Altamirano (coord.), *Prestigio, riqueza y poder. Las elites en México, 1821-1940*, México, Instituto Mora.
24. Riguzzi, Paolo (2004), "Legislación y organización jurídica de la economía mexicana, 1867-1910", en Mario A. Téllez y José López Fuentes (comps.), *La legislación mexicana de Manuel Dublán y José María Lozano*, México, Suprema Corte de Justicia-El Colegio de México-Escuela Libre de Derecho.
25. Riguzzi, Paolo (2006), *Sistema legal y sociedades anónimas en México, 1854-1917*, Documentos de Investigación, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, A.C.
26. Rodríguez López, María Guadalupe (coord.) (2005), *La nostalgia y la Modernidad, empresarios y empresas regionales de México siglos XIX y XX*, Durango, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Juárez del Estado de Durango.
27. Romero Ibarra, María Eugenia y Pablo Serrano Álvarez (coords.) (1998), *Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX*, México, UNAM-Universidad de Colima.
28. Romero Ibarra, María Eugenia y Pablo Serrano Álvarez (1998), *Manuel Medina Garduño, entre el Porfiriato y la Revolución en el Estado de México, 1852-1911*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana.
29. Romero Ibarra, María Eugenia y Pablo Serrano Álvarez (1999), *Las regiones en la Historia Económica Mexicana*, México, Siglo XXI-Facultad de Economía-UNAM.
30. Romero Ibarra, María Eugenia y Pablo Serrano Álvarez (1996), *Historia y Economía: un nuevo diálogo*, México, Facultad de Economía-UNAM.
31. Tortolero Villaseñor, Alejandro (2008), *Notarios, agricultores: crecimiento y atraso en el campo mexicano, 1780-1920: propiedad, crédito, irrigación y conflictos sociales en el agro mexicano*, México, Siglo XXI-UAM-Unidad Iztapalapa.
32. Tortolero Villaseñor, Alejandro y Lucía Martínez (2000), "Les limites de la modernisation porfirienne: chemin de fer et marché dans le bassin de Mexico (1880-1911) en *Cahiers des Ameriques Latines*, N° 34, 2000/2, pp.119-138, disponible en [http://www.iheal.univ-paris3.fr/IMG/CAL/cal34-etudes2 .pdf](http://www.iheal.univ-paris3.fr/IMG/CAL/cal34-etudes2.pdf) [consultado el 30 de junio de 2012].
33. Trujillo Bolio, Mario y José Mario Contreras Valdez (ed.) (2003), *Formación empresarial, fomento industrial y compañías agrícolas en México del siglo XIX*, México, CIESAS.
34. Von Mentz Brígida et al. (1982), *Los pioneros de imperialismo alemán*, México, CIESAS-Ediciones de la Casa Chata.
35. Walker, David W. (1991), *Parentesco, Negocios y Política, la familia Martínez del Río en México, 1823-1867*, México, Alianza Editorial.

Nancy Flores-Arriaga es Maestra en Estudios Históricos por la UAEMéx. Actualmente es ayudante de investigación en el CISCYH y catedrática de la Licenciatura en Historia.